Rok III. Dnia 15. czerwca 1897. Nr. 12.



„Koło“



DÜRKOPPA



koła „DIANA“

stoją także w roku 1897 na czele wyrobów kolarskich

a to pod względem szybkości, elegancyi, trwałości, znakomitej budowy, bardzo pięknej wyprawy i nadzwyczaj dokładnego wykończenia.

zastępca na zachodnią Galicyę
Antoni Larisch
w Krakowie
ul. Szewska 19.

zastępca na wschodnią Galicyę
Mikołaj Ludwig
we Lwowie
ul. Akademicka 3.

KAROL DOMICZEK

Elektro-mechanik

we Lwowie, ulica Chorążczyzny liczba 11.

poleca swój

SKŁAD ROWERÓW i FACHOWY WARSTAT REPERACYJNY ROWERÓW.

Wykonuje też wszelkie roboty wchodzące w zakres elektro-mechaniki.

F. LORD — Kraków, ul. Floryańska l. 55.

Skład maszyn i przyborów technicznyc

poleca swój skład **ROWERÓW** z pierwszorzędnych fabryk angielskich, niemieckich i krajowych oraz wszelkich przyborów do tychże jak: **latarki, dzwonki, siodełka, oliwę** do smarowania i do latarek, **oliwiarki** i t. p.

Fachowy warstat reperacyjny pod kierownictwem mechanika fabrycznego.

Przyjmuje się reperacye po cenach umiarkowanych.

Prosimy przy zamówieniach powoływać się na nasze pismo.

Rok III. Dnia 15. czerwca 1897. Nr. 12.

Przedpłata:
z przesyłką pocztową:
rocznie . . . 4 zł.
półrocznie . . . 2 „
kwartalnie . . . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych przy przedpłacie na 10 egzemplarzy:
rocznie, . . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedynczy 20 ct.

„KOŁO“

Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,
Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego. i innych.
Wychodzi 1. i 15. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:
1 strona . . 24 zł.
1/2 „ . . 12 „
1/4 „ . . 6 „
1/8 „ . . 3 „
Od wiersza petitem 15 ct.
Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya
we Lwowie,
ul. Szopena 7.
W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.
Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8. Marek,

Wycieczka kolarza na Mazury Pruskie.

Z notatek podróżnych ułożył

STANISŁAW MAJEWSKI.

(Ciąg dalszy.)

IV.

Olecko. — Szosy mazurskie. — Człowiek „bildowany“. — Pożar. — Sanna w lecie.

Nazajutrz, w towarzystwie naszego uprzejmego gospodarza, „nafutrowawszy“ (jak się wyrażali mali widzowie) nasze rumaki oliwą, ruszyliśmy w stronę sąsiedniego powiatowego miasta Olecka czyli Margrabowa.

Okolica, ciągle piękna, pozwalała nam napawać się rozkosznymi widokami. Na pół drogi, tj. na 17. kilometrze, znaleźliśmy się po nad jeziorem Gąskowskiem, gdzie już postanowiliśmy p. Barkego pożegnać.

Pożegnanie jednak nasze, wobec pięknego jeziora, „na sucho“ ujść nie mogło. Spokojne wody, uroczo rozłożone w rozkosznej dolinie, nieopodal od wsi Gąski, nęciły nas silnie kryształtowemi swemi toniami. Nie namyślając się też długo, popychani gorącem, dochodzącem do 30°, skąpaliśmy swe ziemskie powłoki po raz pierwszy w niepokalanej czystości wodach jeziora.

Pożegnawszy miłego towarzysza, znaleźliśmy się wkrótce w Olecku o 25 kilometrów od Ełka.

Olecko i Augustów, to bliźniacze grody, założone jednocześnie przez dwóch potężnych sąsiadów, Albrechta i Zygmunta Augusta, na pamiątkę ich zjazdu, odbytego w Olecku w roku 1560. Miasto liczy obecnie około 6.000 mieszkańców i skupia w sobie sprawy margrabiowskiego powiatu, odznaczającego się górzystem i malowniczem położeniem. Na północy leżą wzgórza, górami Szeskiemi zwane, na południe znów cała masa jezior, z których ważniejsze: Hasny, Oleckowskie, Sedranki, Gąski itp. Wszystkie prawie jeziora należą do rządu i wydzierżawiane są przeważnie żydom z Królestwa Polskiego; złowione tu ryby w znacznych partjach idą do Warszawy.

Żywioł niemiecki, liczebnie, zajmuje już część poważniejszą; na całą ludność powiatu około 45.000 wynoszącą, znajduje się tylko 28.000 Mazurów.

Wogóle, w powiecie tym germanizacja poczyniła w ostatnim wieku znaczniejsze postępy. Jeszcze w 1840 r. było tu do 78% ludności mazurskiej i mieszkało niemało rodzin szlacheckich, jak: Bieniewscy, Ciesielscy, Ciechańscy, Dzięgielewie, Łęc-

cy, Łosiowie i inni. Dzisiaj z tego już ani śladu.

Po obiedzie, nabrawszy sił do dalszej drogi, ruszamy z Olecka, kierując się na zachód przez Wydminy do trzeciego powiatowego miasta, do Lecu (niemieckie Lötzen). Okolica, ciągle falista, pozwala rozwinąć miejscami całą chyżość naszych kół; a trzeba trochę pospieszyć, bo do Wydmin mamy opętanych czterdzieści kilometrów. Jedziemy przez ładny las szosą, wijącą się z góry. Nie zdążyliśmy się jeszcze nasycić balsamiczną wonią, aż oto las się kończy i przed nami maluje się szyba jeziora, Gawlikiem zwanego.

„I sam Katon by upadł w tych pokus przepaście, zwłaszcza, gdyby się kąpał i zbił wiorst piętnaście.“ My nie byliśmy Katonami, więc tembardziej zanurzyliśmy się w nurtach Gawlika. To nas orzeźwiło i dodało sił, a świetna szosa dług opóźnienia z łatwością odrobić pozwoliła.

Ale bo może nie wiecie, że szosy tutejsze nawet budową różnią się od szos w Królestwie. Dzieli się tu szosa na dwie części: zimową (kamienną) i letnią (żwirowaną). Letnia zazwyczaj biegnie węższym pasem z boku i jest tak miękką i przyjemną dla koni, jak nasze polne drogi (gdy są w dobrym stanie). To też latem przeważnie ruch na tej miękkiej odbywa się drodze. Taki porządek rzeczy zaoszczędza koniom nóg i zapobiega zbytecznemu zużywaniu pięknej szosy zimowej. Idzie też ona z równością o lepsze ze stołem. Czyż nie jest to proste, a jednak mądre i wysoce praktyczne?

Taką to piękną jadąc drogą, weseli i orzeźwieni, witamy każdego przechodnia przyjętem tutaj powszechnie „dobry dzień waszeci“. Odpowiadają prawie bez wyjątku „dziękuję waści“, a często z dodatkiem: ,,a niech się tam waści dobrze jedzie!“ A trzeba widzieć rozradowane i zdziwione jednocześnie twarze tych dobrych ludzi, gdy usłyszą polskie powitanie z ust „bildowanych“ ludzi.

Domyślam się w tej chwili zdziwienia na twarzy czytelnika, bo nie wie zapewne, co to jest „człowiek bildowany“.

,,Bildowanym“, w ustach ludu mazurskiego, jest każdy człowiek, mający pozory wykształcenia, tj. długi surdut, krawat, ładny kapelusz, a chociażby i koło (jakże się pod tym względem nieraz mylą). Jegomość taki już po polsku nie zagada, bo właściwie „bildacya“, czyli wykształcenie, na tem tutaj w pierwszym rzędzie polega, by mówić tylko po niemiecku.

Otóż lud cieszy się wszędzie z naszej mowy, nieraz zagaduje, słowem — sympatyę na każdym okazuje kroku. Nie możemy tegoż samego powiedzieć o spotykanych dzieciach. Te młode latorośle mazurskiego rodu nauczono w szkole, (a wszystkie chodzą do szkoły) wymawiać na powitanie „Guten Tag“. Chociaż czynią to z grzecznym ukłonem, razi nas to niezmiernie, bo niemczyzna tych dwóch słów uprzytamnia wpływ niemieckiej szkoły. Górnicy nasi z Dąbrowy używają także stale na powitanie niemieckiego hasła „Glück auf“. Jest to więc tylko frazes, który się wymawia bez zastanowienia, a przecie dziwnie brzmi w ustach tamtejszej dziatwy. Za to grzeczność tych dzieci, a dla kolarza pewność, że nikt i nigdzie nie rzuci mu przyjętych u nas „lucyper“, ,,waryat“ i innych epitetów, osładzają wszelką gorycz.

Ale oto i Wydminy przed nami.

Oko mojego towarzysza dostrzega nową, lecz smutną niespodziankę, bo zaczynający się pożar w miasteczku.

Pożar to małoznaczny i zapewne z murowanych budynków składającemu się miastu nieszkodliwy. Pomimo to, dojeżdżając, spotykamy tkliwe Niemki, wybiegające ze swych domostw z załamanemi rękami, wykrzykujące: „O, mein Gott! mein Gott!“ Więcej, niż te wykrzykniki, zastanawiają nas jedna za drugą mijające nas beczki na saniach, ciągnione parą koni, a sunące po wodę do pobliskiego jeziorka. W lecie — po zwykłej drodze — sanie. Cóż to za absurd? Po bliższem jednak zastanowieniu się, znów przyznajemy racyę takiemu zaprzęgowi.

Na takich saniach beczka stoi jednem dnem, podczas gdy drugie, zupełnie otwarte, daje możność szybkiego jej napełniania. Sanie zapobiegają wychlupywaniu się wody podczas biegu i taniej kosztują, a para koni, podczas pożaru, zawsze takie sanie z jedną beczką łatwo uciągnie. Urządzenie to spotykaliśmy w następstwie powszechnie po małych miasteczkach.

Przyjrzawszy się pracy ochotniczej straży pożarnej, która się z pożarem prędko w zarodku uporała, pojechaliśmy dalej, nie zatrzymując się aż w Lecu, tym współzawodniku Ełka.

Dwa dnie we Wiedniu.

Corso kwiatowe. — Jazdy sztuczne i rejowe. — Wyscigi na torze w Praterze. — Sid Black.

Było to dnia 26. maja 1897, kiedy około godziny. $6^1/_2$ rano dojeżdżałem do Wiednia pociągiem zdążającym od Krakowa. Już konduktor, obudziwszy mię rano zapowiedział mi wielki kolarski festyn i cuda, jakie się dziś mają odbyć w Praterze, a i w mieście głównym przedmiotem rozmów na wszystkich punktach było zawsze „Radfahrer-Corso“. Panował tu też od samego rana niezwykły ruch cyklowy; na dworcu i ulicach pełno cyklistów, jedni w strojach odświętnych, inni w zwyczajnych, a liczni w bluzach robotniczych; jedni sposobiący się już do corsa, drudzy spieszący do swych zajęć.

Corso zapowiedziane było na godzinę 5 min. 15, a już od południa widać było coraz liczniejsze gromadki cyklistów w najrozmaitszych strojach z najróżnorodniejszemi dekoracyami kół, zdążające ku Praterowi na plac zborny. Ciekawa publiczność gromadziła się też po ulicach coraz liczniej, tworząc przez całą „Ringstrasse“, aż ku placowi konnych wyścigów, gdzie był plac zborny, nieprzerwany szpaler, a miejscami, jak na „Aspernbrücke“, „Praterstrasse“ niepodobna się było przez tłumy przedostać.

Około godziny 3. popołudniu byłem już w Praterze oglądając pole „corsa“. Myślałem, że mało tam jeszcze kogo zastanę, a tymczasem roiło się już i tam od ludzi; komitet robił porządki, publiczność zaczynała się na trybunach gromadzić, a co chwila widać było na głównej alei to pojedyńczych cyklistów, to ich grupy, to samochody, zażywające przejażdżki po pięknej alei, zanim staną w corsie do szeregu.

Tymczasem ulokował się na łące tzw. „Rustenschacher“ wiedeński chór męski i odspiewał około godziny $4^1/_2$ kilka pieśni, którym przysłuchiwiała się też z zajęciem protektorka tej uroczystości, Arcyksiężna Stefania z córką Elżbietą, nie szczędząc pochwał dyrygentowi p. Kremserowi.

Był to początek uroczystości. Arcyksiężna kazała się stąd przewieźć wraz z córką do przysposobionej dla niej wspa-

niale udekorowanej loży, gdzie już poprzednio zajął miejsce Arcyksiążę Franciszek Ferdynand. Orszak Arcyksiężnej poprzedzało i zamykało po ośmiu członków Wied. kl. Bicyklistów.

Trybuny mimo wysokich cen miejsc były już szczelnie zapełnione publicznością, wśród której wymieniano mi wielu wysokich dygnitarzy. Zajął też w osobnej loży miejsce król Milam serbski, z aparatem fotograficznym, robiąc liczne zdjęcia z ciekawszych grup.

Mimo sprężystej organizacyi dość długo trwały przygotowania do pochodu, bo dopiero około godziny $5^1/_2$ zbliżać się zaczęło „corso" ku głównym trybunom. Na czele jechało sześć benzynowych samochodów czterokołowych, dwa pierwsze lekkie fajetoniki mieszczące po dwie osoby, dalsze cztery większych rozmiarów powozy, wszystkie bogato okwiecone.

Za niemi rozpoczął się szereg cyklistów z prezesem W. K. B. p. Klomserem i wicepr. związku niem. cyklistów w Austrji p. Pohlem na czele. Ilu ich przesunęło się przed okiem publiczności, trudnoby się doliczyć; niektóre gazety podają do 4 000 inne nad 2000 — w każdym razie musiało tam być do 3000 kół, wszystkie zdobne w kwiaty i rozmaite emblemata, a niektóre wprost swoją pięknością imponujące. Udział pań był bardzo znaczny.

Przedewszystkiem jechali goście w liczbie kilkuset z większą lub mniejszą ilością dam, między którymi reprezentowana była Francya, Niemcy, Ameryka, Rosya itd. Najpiękniej między nimi wyglądała grupa cyklistów z Abazyi w białych strojach nie wyłączając nawet bucików, z czarno-zielono złotymi naramiennikami, na kołach dekorowanych w ogromne bukiety czerwonych róż i liście laurowe. Dzielni ci sportsmeni przybyli z Abazyi do Wiednia na kołach. Uroczo też wyglądali członkowie belgijsko-austryackiego związku w ciemnych strojach, na kołach zdobnych w liliowe baldachiny z bzu. Za gośćmi zagranicznymi posuwali się goście z prowincyi, znów w nieprzebranych szeregach, prześcigając się w bogactwach dekoracyj, w towarzystwie licznych dam.

W dalszych szeregach przesuwały się wiedeńskie kluby w liczbie około stu. Imponował liczbą uczestników najstarszy i na,-potężniejszy z tutejszych klubów „Wiedeński Klub Bicyklistów" (W. B. C.), któremu też przydzielono naczelne miejce. Samych grup charakterystycznych było kilkanaście z liczbą 270 cyklistów, a prócz tego jechało około 100 członków w rozmaitych zwyczajnych strojach sportowych. Z grup charakterystycznych ogólnym oklaskiem witaną była grupa 30 ułanów uszykowanych w trójki w białych strojach, czarnych jedwabnych pończochach, amarantowych koszulkach i białych rogatywkach ułańskich z amarantowemi denkami i sokolemi piórami. U prawego ramienia umocowane mieli piki ułańskie z biało-czerwonemi chorągiewkami, na których widniała odznaka klubowa. Grupa ta przedstawiała iście śliczny widok, i jechała bardzo pięknie i równo. (Jak się później dowiedziałem otrzymała ona nazwą Badeni-Gruppe). Za tą ułańską armią posuwało się kilkanaście czwórek, panie we środku w białych wełnianych bardzo zgrabnych strojach, panowie w granatowych sportowych strojach. Dalej 10 par klubowych elewów obojej płci, z których najmłodsi na czele liczyć mogli najwyże lat 5, a za nimi coraz starsza dziatwa, a wszystko to jechało tak równo i zgrabnie, że mimowoli ręce składały się do oklasków, a usta do okrzyków i pozdrowień. Sunęła tam dalej grupa czarno-żółta, grupa biała i inne, a w jednych z ostatnich jechał na kole hr. Kielmansegg w gronie mężczyzn, a w gronie dam, jego żona w białej sukni z jasnozielonym morowym pasem, na kole zdobnem w różnobarwne motyle na wspaniałych bukietach róż. Pośród tego klubu jechał też mistrz w jeździe sztucznej Schreiber na kole „Eifel", nazwanem tak ze względu na ogromnie wysoką budowę ramy, na której szczycie siedział jeździec. Pomiędzy klubami wiedeńskimi odznaczył się też znaczną liczbą uczestników klub „Wiener Cyclisten", zwłaszcza z swoimi kilkunastu parami jeźdźców na wysokich kołach pięknie w żółte kwiaty przybranych, i bardzo znaczną ilością dam ubranych jednakowo w popielate obszerne szarawary i takież staniki, dalej „Wanderzy", „Schwalben" i i.

Klub „Wild-West" wystąpił jako grupa Indyan ścigających na kołach najrozmaitszego kalibru kolonistę północno amerykańskiego przybranego w pełny rynsztunek. Indyanie ci byli to chyba wszystko sztukmistrze, bo mimo powolnej jazdy balansowały ustawicznie ich nogi, w rozmaitych dzikich ruchach, a ręce groziły maczugami.

(Dok. nast.). *G. S.*

Szkice lwowskie.

Tegoroczny — w skutek ciągłych deszczów, błota i lichej konserwacyi tak rządowych, jak krajowych gościńców mocno opóźniony, przeważnie na jazdę po placu powystawowym ograniczony sezon kolarski — powoduje nas do zamieszczenia kilku uwag, które oby trafiły do przekonania wielu początkującym cyklistom.

Zaczynając od pań zaznaczamy, że n a u k a j a z d y na placu powystawowym jest tem mniej usprawiedliwioną, ile że istnieją we Lwowie szkoły jazdy w zamkniętych miejscach, jak Lwowskiego Klubu Cyklistów, Oddziału Kolarzy S. L. i wiele innych prywatnych szkół, gdzie nowa adeptka sportu — bez narażania się na śmiechy i niestosowne uwagi przypatrującej się publiczności — łatwo i prędko jazdy na rowerze wyuczyć się może. Każdy bezstronny przyzna nam otwarcie, że pierwsze, zatem jak każdy początek bądź co bądź trudne lekcye pań na otwartem miejscu, nie robią estetycznego wrażenia na spacerującą po wystawie publiczność, a gdy przy lekcyi o wypadek, lub upadnięcie nie trudno, widok taki nie przyczynia się wcale do zjednania naszemu sportowi liczniejszych zwolenniczek.

Drugą niewłaściwością są liczne odmiany nieodpowiednich ubrań, jakich używają niektóre nasze panie do jazdy na bicyklu.

W pierwszym rzędzie mamy na myśli wielkie, lub wysokie i całemi ogrodami kwiatów ubrane — dziś li do ulicy modne kapelusze, nie są one wygodne, ani praktyczne do jazdy na bicyklu, gdyż szczególnie podczas silnego wiatru przy jeździe przeszkadzają i swobodę ruchów tamują; następnie suknie za długie, nie są bezpieczne, suknia taka bowiem może łatwo o pedał, korbę i t. p. się zaplątać i przykre upadnięcie spowodować; natomiast suknie za krótkie i za lekkie, są jeszcze mniej stosowne, gdyż prędki ruch podczas jazdy i silny wiatr, zanadto je podwiewają i często za wiele niedyskretnie odsłaniają; wreszcie przeciw kostiumom cyklistek używających długich szarawarów w rodzaju męzkich — musimy najsilniej wystąpić, gdyż choćby najpiękniejszej — nie jest w takim kostjumie do twarzy.

Społeczeństwo przyzwyczaiło się otaczać naszą niewiastę, zawsze jakimś urokiem, widok więc cyklistki w męzkich szarawarach robi na nie nieestetyczne, przykre wrażenie i dotyczącą snadnie o arlekinadę, lub chęć zwrócenia na się uwagi pomawiać będzie.

Każda szanująca swą godność i stosownie ubrana cyklistka, powinna mieć: a) średniej długości suknię z lżejszej wełnianej materyi koloru ciemnego, pod spód nie powinno się brać białych, ani kolorowychspodniczek, b) trykot ciemny (lub obcisłe spodnie) jak do konnej jazdy, c) czarne pończochy, d) mały rondowy, wstążką opasany kapelusik (i welonik, jeśli która z pań bez niego obejść się nie może), e) wygodne i lekkie buciki na niskich obcasach, wreszcie f) każda z pań powinna używać zamiast gorsetu, tak zwanego leniuszka (półgorsetu bez brykli), gdyż płuca mocno ściśnione, nie mogą pracować normalnie.

Tu wspomnieć wypada, że za granicą używa podczas jazdy prawie każda cyklistka, maszynki do spięcia sukni, a dzieje się to w ten sposób, iż maszynką spina (łączy) się w środku od przodu i tyłu dolne brzegi sukni, przez co chroni się suknię przed podwiewem wiatru i zaczepianiem o części składowe roweru. Przy zejściu z roweru można w sekundzie zdjąć łatwo taką maszynkę, a przy dalszej jeździe ponownie ją umocować.

Że produkowanie się wśród licznie spacerującej publiczności i jazda w tempie przyspieszonem, szczególnie zaś u mniej wprawnych cyklistek nie jest wskazaną, dowodzą choćby wypadki ostatnich dni, w których jedna z pań przepłaciła brak wprawy złamaniem nogi, dwie inne zaś silnem potłuczeniem się.

A teraz kolej na cyklistów, którzy swem niewłaściwem zachowaniem się i niestosownem ubraniem, publiczność gorszą lub prowokują i niepotrzebnie ten piękny sport kołowy dyskredytują.

Mimo kilkukrotnych poprzednich nawoływań, spotykamy często cyklistę przez ludne ulice na przechodach, skrętach itp. lotem strzały pędzącego — choć zdrowy rozsądek dyktuje każdemu, że przy podobnej jeździe ulicami o wypadek, bądź dla samego cyklisty bądź dla kogoś z publiczności, nie trudno.

Jazda po ulicach bez latarek po zapadnięciu zmroku, zjeżdżanie z góry wystawowej bez hamulca i przy braku wprawy, jazda bez trzymania rąk na kiero-

wnicy podczas przejazdu ulicami i na placu powystawowym, jazda po trotoarach i miejscach zamkniętych, wreszcie zbyteczne alarmowanie publiczności dzwonkiem (dobry cyklista zawsze przechodnia łatwo ominąć powinien), są dość często praktykowanymi i wybrykami bezmyślnych, t. zw. dzikich cyklistów (vulgo Zulusów — nie należących do żadnego klubu), dla których nie mamy dość słów oburzenia.

Byłoby więc wskazane. aby rozważniejsi cykliści — w interesie bezpieczeństwa publiczności i podniesienia godności sportu cyklistycznego — podobnych osobników surowo karcili i w ręce policyi ich oddawali.

Dodać musimy, że wożenie małych dzieci przed sobą na bicyklach i jazda z niemi w szybkiem tempie po wystawie — nie jest bezpieczna, a gdzieindziej nawet surowo wzbroniona.

Wreszcie ubrania niektórych cyklistów, pozostawiają wiele do życzenia — widzimy bowiem nieraz cyklistę jadącego wprawdzie w dresie — jednak bez wierzchniej bluzy, co nie jest stosowne i szykowne; w ostatnich zaś czasach wytworzył się nowy typ cyklistów-żydków, którzy bez bluzek w koszulkach od bicykla i w zwykłych spodniach, przy których z tyłu wystają guziki i języczki od sprzączek — bez koniecznego w takich razach paska — uganiając na placu powystawowym, lub po ulicy Trzeciego Maja, robią na widzu nieestetyczne przykre wrażenie.

Spodziewamy się, iż rady i uwagi tu zawarte, niejednego nieświadomego lub błądzącego opamiętają — bylibyśmy też radzi, aby piękny i pożyteczny sport cyklistyczny, wzmagając się ciągle i zataczając coraz szersze kręgi — przysporzył sobie w przyszłości tylko takich adeptów, którzy swą godność cenią i stosownem zachowaniem się sposobności do czynienia ujemnych uwag nie dają.

Lwów 10. czerwca 1897. *No na.*

Wycieczka na zlot do Stanisławowa.

W sobotę 5. bm. w towarzystwie czterech druhów (jeden z powodu skrzywienia pedału wrócił do domu), wybraliśmy się na Zlot sokoli do Stanisławowa. Dla ominięcia licznych pagórków między Lwowem a Bóbrką, wyjechaliśmy pociągiem kolejowym do Bóbrki, skąd już wprost na maszynach do Stanisławowa. Pogoda sprzyjała. Słońce zakryte lekkiemi chmurami, jakby umyślnie dla kolarzy, łagodnie świeciło, a wietrzyk wschodni ochładzał nas przyjemnie. Ze stacyi kolei w Bóbrce wyruszyliśmy o godzinie 8·15. Od dworca kolejowego do miasta, jest 6·9 klm.; przestrzeń tę skr ciliśmy sobie o 2 km., omijając miasto i przecinając gościniec krajowy, prowadzący ze Lwowa do Rohatyna. Droga z Bóbrki do Rohatyna ciągle prawie falista, pagórki jednak krótkie, więc po dobrym rozmachu braliśmy je z łatwością, pomimo rad towarzysza Antosia, który nas napominał i radził co 7 kilom. przebytych odpoczywać, widząc jednak nasz zapał (droga dobra), dał za wygraną i trzymał się razem.

W Strzeliskach pierwszy popas po 23 klm. o g. 8·45. Z powodu żydowskich świąt miasto jakby wymarłe, a wszelkie dopytywania i żądania posiłku zbywane apatycznem milczeniem. Dopiero u księdzowej z drugiej strony owego zacnego miasteczka, znaleźliśmy przytułek i pożywienie. Zalecamy wszystkim kolarzom omijanie żydowskich karczem w ogóle, a szczególnie w Strzeliskach, a radzimy dopytywać się o mieszkanie księdzowej, gdzie znaleźć można serdeczne i gościnne przyjęcie. W tym samym domu znajduje się lokal straży skarbowej. Kwaśne mleko smakowało nawet tym, którzy go nigdy nie piją. Doświadczyliśmy jednak, że kwaśne mleko nie wszystkim kolarzom służy, szczególniej jeżeli bezpośrednio potem pije się piwo z browaru w Strzeliskach!

Po półgodzinnym odpoczynku wyruszyliśmy na Podkamień do Rohatyna. Droga ciągle pagórkowata, a pod Podkamieniem góra 2 klm. długości. Okolica z powodu licznych pagórków bardzo malownicza. Co chwilę różne widoki odsłaniały się przed nami. Z Podkamienia do Rohatyna droga już się zmienia i prawie ciągle zjeżdżamy na dół ku dolinie dniestrowej. Do Rohatyna 22·8 klm. przybyliśmy po godz. 10., gdzie nas bardzo gościnnie przyjęli tamtejsi druhowie. Po odpoczynku odwiedziliśmy boisko Sokoła rohatyńskiego i ogród bardzo pięknie urządzony, który jest dziś jedynem miejscem schadzki dla inteligencyi rohatyńskiej. Prócz boiska, które dopiero urządzają i zaopatrują w przyrządy do

ćwiczeń, jest kręgielnia kryta i przybory do gier towarzyskich.

Z trudnością zdołaliśmy się wyprosić od dłuższego odpoczynku wobec gościnnych druhów i opuścili Rohatyn o godz. 12. w południe. Z Rohatyna do Bursztyna 18 klm. droga już jak po stole, to też stanęliśmy na rynku (!) bursztyńskim o godz. 1. w południe, gdzie w kasynie za staraniem druha dra K. Schweizera, dostaliśmy wyśmienity obiad.

W Bursztynie przyłączył się do nas druh prezes lwowsk. Tow. wyścigowców, powracający od asenterunku z Brzeżan, z ogromną torbą i pakunkami i towarzysz nasz poprzedni o zgiętym pedale, który do Bursztyna dojechał koleją następnym pociągiem, a nadto dwóch kolarzy z Bursztyna.

Z Bursztyna wyjechaliśmy o godz. 5. po południu po drodze równej do Halicza, 18 klm., i rozbili namioty przed „Narodną torhowlą“ w rynku. Stosując się do przepisów, że przez most szybka jazda wzbroniona, zeskoczyliśmy z kół i szli pieszo dla przypatrzenia się wspaniale wezbranemu Dniestrowi, poczem o godz. 6. drogą, prowadzącą obok ruin starożytnego zamczyska stromą górą długości około 3 kl., zdążamy wprost do Stanisławowa (23 7 klm.). Droga z Halicza do Stanisławowa prowadzi lasem, od czasu do czasu zaś odsłaniają się przecudne widoki na dolinę dniestrową, na obie Bystrzyce, a po za niemi na góry Wołczyńce. Droga przypomina lwowski Wysoki Zamek tak pod względem dobroci jak i wspaniałych widoków.

Do rogatki halickiej przybyliśmy o g. 8. wieczorem, gdzie oczekiwali nas druhowie przybyli na Zlot pociągami. Pobytu w Stanisławowie opisywać nie będę, gdyż był on umieszczony w dziennikach. Zakończę jedynie serdecznem podziękowaniem wszystkim tym, którzy nami się gościnnie zajęli i pobyt jak i całą podróż ułatwili, a mianowicie dd. sokołom w Rohatynie, w Bursztynie i Stanisławowie.

Zapowiedziana wycieczka L. K. C. do Szygetu nie wiem z jakich powodów nie odbyła się. Oczekując delegatów sokolich na dworcu w Stanisławowie, dowiedziałem się, że inna partja, złożona z 5 dd. kolarzy, wybrała się do Tartarowa, a to do Delatyna koleją, a stamtąd na kołach. Jak się później dowiedziałem, wycieczka ta nie powiodła się z powodu ciągłego deszczu.

A. W.

Wyścigi wiosenne W. T. C.

Wyścigi wiosenne Warsz. T. C., które się odbyły 27. z. m., były bardzo zajmujące, zwłaszcza że stanęli do nich znani wiedeńscy wyścigowcy Lurion i Heller.

W wyścigu dla drugoklasistów, podzielonym na dwa przedbiegi, zwyciężyli w biegu rozstrzygającym 1. Kazimierz Wyhowski, 2. Benet, 3. W. Wyczałkowski.

W wyścigu głównym egzaminacyjnym dla jeźdźców nieklasowych (3 okrążenia), podzielonym również na dwa przedbiegi, zwyciężyli w biegu rozstrzygającym 1. Sobczak, 2. Antoszewicz.

W wyścigu otwarcia sezonu na $7^1/_2$ wiorst przybyli w pierwszym przedbiegu 1. Lurion w $15:5^3/_5$, 2. H. Z. w $15:6^3/_5$, 3. Mieczysław Barański. W drugim przedbiegu 1. Julian Osiński w $15:15^2/_5$, 2. Heller w $15:15^4/_5$, 3. St. Wyhowski. Wyścig rozstrzygający na 5 okrążeń 1. Osiński, 2. prawie o długość koła Lurion, 3. Heller.

Nastąpił wyścig trzecioklasistów na 5 okr. znów podzielony na dwa przedbiegi. W wyścigu rozstrzygającym 1. Benet, 2. Januszewicz.

W rozegranej handicapu na 4 okr. nie mógł Lurion dopędzić danych wyrównań, wycofał się więc, a do mety przybył 1 Stan. Wyhowski (50 m. wyr), 2. Wyczałkowski, 3. Benet.

Rehabilitując się Lurion ustanowił w końcu rekord 1 okrążenia toru w $28^1/_5$ sek. pobijając dotychczasowy rekord Mrokowskiego ($29\ ^1/_5$).



WYCIECZKA
z Nowego Sącza do Bardyjowa
na Węgry.

Dowiedziawszy się z programu nadesłanego do „Koła“, o zamierzonej na Zielone Święta wycieczce członków Oddziału kolarzy nowo-sądeckiego Sokoła do Bardyjowa na Węgry, odnieśliśmy się wraz z szanownym redaktorem Waszego pisma do zarządu oddziału z propozycyą, że chcielibyśmy we dwójkę wziąć udział w tej wycieczce, na co otrzymaliśmy

w nader ciepłych słowach telegraficzne zaproszenie, szkoda tylko, że autor tej depeszy p. Iwaniszów z powodów od niego niezależnych nie mógł wziąć udziału w samej wycieczce.

Wyjechawszy we dwójkę ze Lwowa w sobotę rano pociągiem błyskawicznym przybyliśmy na Tarnów o godzinie 4 minut 40 po południu do Nowego Sącza Przywitani na dworcu przez prezesa i członków oddziału, dowiedzieliśmy się, że jedna partya wycieczkowców wybiera się tym samym pociągiem do Muszyny, by przez Krynicę, Tylicz dostać się do granicy węgierskiej. Nie znając Krynicy postanowiłem przyłączyć się do tej grupy tem chętniej, że ciężko byłoby nam było rozstać się już z poznaną dopiero co w Tarnowie pewną osóbką dążącą z Warszawy w tym samym kierunku. Redaktor jako „silny w łydkach“ oponował nieco, gdyż podróż na kołach wprost z Nowego Sącza dalsza i uciążliwsza więcej go nęciła, zagadany jednak, został wsunięty lekko do wagonu, pociąg ruszył i nie było środka. Było nas pięciu, prezes oddziału p. Kurnikowski pp. dr. Ligęza, Pierzchalski, Wasz redator i ja, mówię pięciu, gdyż znajomych z Warszawy nie mogę wliczać tak długo. dopóki nie nie wstąpią do szeregu naszej drużyny kolarskiej. Na miłej pogawędce zeszedł nam szybko czas. po dziwialiśmy okolicę, tunele przebyliśmy szczęśliwie, a około godziny 7 wieczór dosiedliśmy po raz pierwszy od rannego wyjazdu ze Lwowa naszych kół. Po niecałogodzinnej przejażdce, dobrym gościńcem wolno się wznoszącym, przy pięknej pogodzie stanęliśmy w zakładzie kąpielowym w Krynicy, a pokrzepiwszy się, spędziliśmy wieczór na przyjemnej przechadzce po deptaku.

Rano o godzinie 6. po zwiedzeniu zakładu wyruszyliśmy drogą prowadzącą z Krynicy do granicy węgierskiej. Droga ta wznosząca się pod górę jest na przestrzeni 2 lub 3 kilometrów dość dobrą, dalej jednak znajduje się w opłakanym stanie. Poprzerzynana potokami górskimi, zawalona dużymi kamieniami i odłamami skał, robi raczej wrażenie zwykłego górskiego terenu, aniżeli drogi. Wyobrazić sobie trudzo jak tamtędy ludzie jeździć mogą wozami. Prowadzenie koła nawet jest z trudnościami połączone. Dopiero przed Tyliczem można było niewielki kawałek drogi jechać i tak idąc i jadąc dostaliśmy się do miejsca, gdzie droga łączy się z gościńcem prowadzącym do granicy. Około godziny 8. rano byliśmy przy słupie granicznym i tam była wyznaczona schadzka z resztą towarzyszy, którzy o czwartej rano mieli wyjechać z Nowego Sącza gościńcem przez Nawojowę. Umieściwszy nasze maszyny w cieniu szpilkowego lasu, oddaliśmy się błogiemu spoczynkowi, krzepiąc się winem i przekąską, któremi nie wahał się objuczyć swej maszyny serdeczny druh, prezes p. Kurnikowski. Po jakimś czasie zaczęli nadciągać towarzysze, bądź grupami bądź pojedyńczo dając o sobie znać trąbką lub dzwonkiem, rozbrzmiewającemi się echem po lesie. Około godziny 11. byliśmy w komplecie tj. oprócz nas pięciu przybyli kapitanowie druhowie Rozmanit, Huet, Langer, a z nimi pp. Szim, dr. Pasionek, Szczerbowski. Sztuber, Szyrajew, Fiałkowski, Pisz, porucznik Wodziczka, i rusznikarz wojskowy wachmistrz Frölich, który jako człowiek blisko siedemdziesięcioletni, mając 43 lat służby wojskowej po za sobą, nauczył się w zeszłym roku jeździć na kole, a tak w jeździe się rozsmakował, że wziął udział w tej na jego wiek dość uciążliwej wycieczce i przez cały czas jazdy, jak też i później dzielnie się z nami trzymał. Z niego niechaj biorą przykład młodzi kolarze, którzy ujechawszy 10 kilometrów uważają to już jako jakąś niezwykłą turę. Dokończenie nastąpi).

Dr. Hołyński.



Z Berlina.

Obecny sezon zapisze się złotemi głoskami w dziejach berlińskiego sportu, który do niedawna nie nadawał tonu w Niemczech, tak jak to stolicy państwa przystało. Zapowiedziane bowiem w zimie tory wyścigowe otwarto z początkiem maja, tak, iż obecnie posiada Berlin trzy pierwszorzędne tory cementowe. Nadto obadwa towarzystwa akcyjne, które w krótkim czasie dokonały tak wspaniałego dzieła, rozpoczynają budowę welodromów zimowych na swoich terenach.

Z nowo pobudowanych torów zasługuje przedewszystkiem na uwagę tor *Parku sportowego* w *Friedenau* (stacya *Wilmersdorf*) o imponującej długości·500 a szerokości 8 m; zwiększonej po stronie mety do 12 m. Promień wspaniałych łuków (osłonięty, rzecz dziwna, w tutejszych oficyalnych sprawozdaniach mgłą tajemnicy) oceniam na zwyż 40 m; przechyłka wynosi okrągło 0,50 (lub 50%, to znaczy, że na 1 m. szerokości toru jest 0,50 m. wzniesienia), co odpowiada prędkości 50 km. na godzinę*:) zresztą już w prostej posiada tor dość znaczny spad poprzeczny dla odwodnienia i ułatwienia przejścia w łuk, z którem sobie jakoś inaczej poradzić nie umiano. Wewnątrz głównego toru mieści się mniejszy dla

*) Por. tabelę I w Nr. 9. „Koła“ z r. b.

nauki jazdy, pozostały zaś w środku owalny plac pokrywa miła dla oka zieloność murawy. Pięć obszernych trybun otacza arenę, zajmując wraz z nią więcej jak trzecią część parku; na pozostałej przestrzeni widzimy liczne boiska do „lawn-tennisu“ (ukończonych jest, jeśli się nie mylę 20), dalej do krokieta, „foot-ballu“, szermierki i innych gier i sportów. Piękny duży pawilon na lewo od bramy wchodowej mieści w sobie nieustającą wystawę sportową, w której naturalnie koła przeważają; na prawo remiza dla kół odwiedzających park gości, restauracya i inne jeszcze niedokończone budynki; w głębi wreszcie widnieją fundamenta pod zimowy welodrom.

Równocześnie ze sportowym parkiem w Friedenau powstał podobny zakład w pobliżu *Kurfürstendamm*, drogi łączącej Berlin z uroczą miejscowością *Halensee*, ulubionem miejscem wycieczkowem tutejszych cyklistów. Tor leży tuż pod dworcem Charlottenburskim i posiada podobnież 500 m. długości, a 8 względnie 11 m. szerokości, jednakże promień łuków wynosi tylko 21. m. Wskutek tego dochodzi przechyłka prawie do 1,00 czyli 100% (co również prędkości 50 km. na godz. odpowiada), tak, iż wolnem tempem można bezpiecznie jechać tylko zewnętrzną stroną łuku, gdzie przechyłkę w tym celu znacznie zredukowano. Profil poprzeczny zatem tej części toru składa się z dwu prostych o różnych nachyleniach połączonych linią krzywą. Warstwa cementu stanowiąca powierzchnię toru nie spoczywa w łukach na stałym fundamencie, lecz na stropie z betonu i żelaznej siatki (system Monier) wspartym na drewnianem rusztowaniu. Uniknięto w ten sposób wykonania ogromnego bo 4,20 wysokiego nasypu i uzyskano więcej wolnego miejsca.

Opisany kształt toru ma być wzorowany na paryskim welodromie *de la Seine*. Rzekomą zaletą jego są stosunkowo długie proste, nastręczające wyścigowcom sposobność do dłuższej walki, jednakże wady, jakie ze zbyt ostrych łuków wynikają przeważają mojem zdaniem stanowczo na korzyść wielkich łuków, a więc na korzyść welodromu w Friedenau. Potwierdził to po części wypadek na torze Kurfürstendamskim, na którym *Mündner* próbował utworzyć nowe rekordy w pierwszy dzień Zielonych świąt. Jeden mianowicie z prowadzących go trojaków zesunął się z powodu zbyt powolnego tempa w czasie odpoczynku ze stromego łuku, zmuszając jeźdźców do zawarcia nieprzyjemnej znajomości z szorstkim cementem. Nie było to wprawdzie, główną przyczyną nieudania się próby, na którą złożyły się raczej: popsucie pewnej partyi toru, pęknięcie łańcucha i t. p., lecz przy innej okoliczności mogłoby spowodować poważniejsze następstwa.

W przeciwieństwie do nieudałej jazdy rekordowej Mündnera, dały dwudniowe zapasy o *Złotą przepaskę Berlina* sport pierwszorzędnej jakości. „Dziewicza“ ta przepaska ufundowana w tym sezonie przez zarząd toru wyścigowego w Friedenau była podczas Zielonych świąt po raz pierwszy przedmiotem zabiegów najsławniejszych jeźdźców niemieckich i austryackich. W biegu rozstrzygającym drugiego dnia brało udział ni mniej ni więcej tylko sześciu wyścigowców pierwszej klasy: Arend, Lehr, Büchner, Seidl, Huber i Heimann. Szczęśliwym posiadaczem przepaski i połączonej z nią dziennej renty 10 m. został Arend. Drugim był Lehr trzecim Büchner.

W głównym biegu dwojaków na 3000 m. wygrała piękna austryacka para Büchner-Seidl. Drugie miejsce zajęli Lehr-Mündner, trzecie Huber-Oberberger. W wyścigach brali nadto udział Duńczycy: Hansen, Petersen, Willadsen, Szwed Kammarstedt i Amerykanin Kreamer. Z Francuzów niestety dotychczas ani śladu! *Jr. M. H.*



KORESPONDENCYE.

Pilzno 11. czerwca 1897.

ZAPROSZENIE.

Pilzneński Klub cyklistów urządza dnia 4. lipca br. w razie zaś słoty — co jednak będzie telegraficznie odwołanem — dnia 11. lipca; wyścigi cyklistów na gościńcu rządowym, według niniejszego programu.

Wydział klubu dokłada wszelkich starań, by Szanowni goście mogli mile przepędzić chwil kilka w naszym zakątku, a co najgłówniejsza, że wyścigi urządzone będą na szosie dobrze utrzymanej, a do wyścigów odpowiednio przygotowanej i walcowanej, co mniemamy zachęci amatorów do wzięcia udziału.

Po wyścigach odbędzie się wspólna kolacya, następnie zaś zabawa taneczna. Na mecie i zabawie przygrywać będzie muzyka wojskowa.

Wstęp na zabawę lub wieczornicę po 1 zł. razem 2 zł. — dla biorących udział w wyścigach, według programu wstęp wolny.

Pilzno 11. czerwca 1897.

Sekretarz: Prezes:

Dr. M. Bujnowski. *Dr. T. Fiderkiewicz.*

Program wyścigów

pilzneńskiego Klubu cyklistów dnia 4. ewentualnie 11. lipca 1897.

Wyścig I. 3 klm. otwarty dla wszystkich cyklistów amatorów. Nagrody: złoty żeton I-mu, srebrny większy II-mu, srebrny mniejszy III-mu.

Wyścig II. 2 klm. o mistrzowstwo Pilzn. Klubu cyklist. otwarty wyłącznie dla członków P. K. C. złoty żeton I-mu.

Wyścig III. główny 5 klm. otwarty dla wszystkich amatorów. Nagrody: żeton złoty I-mu, srebrny większy II-mu, srebrny mniejszy III-mu.

Wyścig IV. 3 klm. otwarty dla starszych wyżej lat 30-tu. Nagrody: złoty żeton I-mu, srebrny większy II-mu, srebrny mniejszy III-mu.

V. Konkurs w jeździe powolnej 100 mtr. Nagrody: żeton srebrny większy I-u, srebrny mniejszy II-u.

Początek o godz. 3 popołudniu, o godz. w pół do 8-mej wspólna kolacya, następnie tańce.

Wpisowe do każdego biegu po 2 zł. na wieczornicę i zabawę dla udział biorących 1 zł.

Zgłoszenia przyjmuje do dnia 4. lipca kapitan Pilzn. Klubu cykl. inżynier W. Szczurkiewicz.

Wydział zastrzega sobie prawo zwrotu wpisowego i odmówienia przyjęcia.

Zgłoszenia przy starcie za uiszczeniem podwójnej wkładki, i zgodą udział biorących.

Przy wyścigach obowiązują przepisy Niemiec. Związku Cykl. dla amatorów.

W razie odwołania z powodu słoty otrzymają zgłoszeni telegraficzne uwiadomienie.

Sekretarz: Prezes:

Dr. Bujnowski. *Dr. Fiderkiewicz.*

Kapitan.

W. Szczurkiewicz.

Wiedeń, dnia 9. czerwca 1897.

Prześliczna pogoda podczas Zielonych świąt sprzyjała cyklistom wiedeńskim, to też niezliczona ilość wycieczek odbyła się w różne strony Wiednia. Czterech członków P. K. C., między którymi ja się też znajdowałem, odbyli wycieczkę kołową 90 klm. do Semmering. Wyjechaliśmy o 5. rano i nie zsiadając ze stalowych rumaków, stanęliśmy w Wiener-Neustadt, gdzie posiliwszy znużone członki, potoczyliśmy się do Glognitz, miejscowości położonej u stóp Semmeringu. Było już południe, skwar słońca dawał nam się we znaki. Okolica śliczna, alpejska, po południowej stronie bieleją pokryte śniegiem wierzchołki gór, charakterystycznie odbijające od ciemnej zieleni lasów. Znużenie, a szczególnie pragnienie gasiliśmy naprzemian mlekiem, piwem, a nawet lodami, których tu nawet po wsiach dostać można. Cyklistów było mnóstwo i wszystkie „Gasthausy“ przydrożne przepełnione były kolarzami i nawet kolarkami, które dzielnie dotrzymywały tempa. Po godzinnym odpoczynku ruszyliśmy do celu naszej wycieczki tj. na szczyt góry, gdzie znajduje się „Semmeringhotel“. Ponieważ droga prowadzi pod górę, musieliśmy nasze koła dźwigać na plecach. co nas bardzo umęczyło, lecz zmęczenie warte było cudownego widoku roztaczającego się z góry około 1500 m. wysokiej. Przed zmierzchem musieliśmy dosiąść kół, aby z góry módz przy świetle dziennem zjechać. Jazda z góry jest tu szalona, a przytem bardzo niebezpieczna. W Wiener-Neustadt przenocowaliśmy, a rano w poniedziałek o 10 godz. w jeżdżaliśmy znowu do zadymionej i pełnej kurzu stolicy naddaunajskiej.

Tego samego dnia popołudniu byłem widzem ciekawego po raz pierwszy w Wiedniu urządzonego wyścigu wojskowego

na „Margarethnen Bahn". Udział brała tylko „Mannschaft" różnych gatunków broni, a nawet jeden jednoroczny-ochotnik. Kierownictwo spoczywało w rękach podpułkownika Zednika, komendanta szkoły kadeckiej. Między widzami byli obecni minister wojny Krieghemmer i komendant-korpus hr. Uexküll.

Wyścig drogowy urządzony przez austr. Touring-Club, dnia 6 b. m. z Wiednia do Berna odbył się przy udziale 10 współzawodników. Drogę 143·1 klm. przebył pierwszy Piotr Grüssner W. B. Cl. w 5 godz. 9 m. 10 sek., drugi Franciszek Gillemont z Budapesztu w 5 godz. 44 m. 5 sek. Równocześnie tego samego dnia wyruszył dla odbycia tej samej drogi benzynowy (parowóz) automobilpowóz o czterech siedzeniach ważący około 1500 kg., potrzebował on z przerwami dla nabrania wody 15 i pół godz., a zatem trzy razy tyle co 12 kilogramowy „racer" cyklisty.

Na dzień 5, 8 i 12 września b. r. zapowiedziane są wyścigi o nagrodę: „Grosser Preis von Wien", na którą to już składki się rozpoczęły.

W. Krzepowski.

Odesa 31. maja.

Wyścigi cyklistów. Wyścigi szalup. Sport gołębi.

Po tygodniowej przerwie, cyklodrom odeskiego Tow. cyklistów w dniu wczorajszym roił się od publiczności, która, zwabiona afiszami o mającym się odbyć wyścigu „międzynarodowym", w którym mieli wziąć udział champion Europy M. Lurion, oraz niemiecki cyklista Heller, zapełniła miejsce po brzegi. Pogoda dopisała w zupełności, gdyż upału nie było. Biegów wyznaczono 6, a rozpoczęto rekordem półwiorstowym bez leaderów, z oznaczeniem 3 nagród. Bijący rekord Utoczkina $37^3/_5$ sek., w miejsce małego, otrzymuje duży złoty żeton. Utoczkin bije swój własny rekord o 1 sekundę, drugim w 39 sekund przychodzi Kelders, a trzecim w $39^3/_5$ sek. Kisieli.

W biegu leaderów dla III. kategoryi, dystans 3 wiorsty, zdobywają nagrody: Bogomazow, Stefan i Burliński.

W wyścigu 2-wiorstowym dla II. kategoryi przychodzą: Proten, Osipow i Szlemow.

Bieg na dystans 2-wiorstowy z rozgrywką serjami, dla jeźdźców I. kategoryi. Biorą udział najlepsze siły. Utoczkin przybywa pierwszy, za nim Heller.

W handicapie dla I. i II. kategoryi, dystans $1^1/_2$ wiorsty, nagród 4. Przychodzą do mety w następującym porządku: Kelders, Wakker i Proten.

W wyścigu dwuwiorstowym dla jeźdźców II. i III. kategoryi, nagród 5. U startu są Osipow, Proten, Stefan i Bogomazow.

Następuje rozgrywka wyścigu 4-go i rezultat wypadł na niekorzyść Utoczkina, gdyż pierwszym przyszedł Kelders, drugim Lurion, a ostatnim Utoczkin.

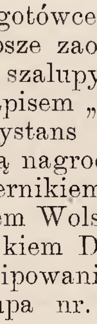
Ostatni bieg $7^1/_2$-wiorstowy zawsze budzi największe zainteresowanie, gdyż biorą w nim udział najlepsze siły, bo chodzi o zdobycie wielkiego złotego medalu. Utoczkin bije wszystkich, jadąc powyższą przestrzeń w 14 minut; drugim Kelders, trzecim Kisieli, Brodzki, a ostatnim Heller.

Tak więc międzynarodowy wyścig skończył się pomyślnie dla odeskiego Klubu cyklistów, gdyż nagrody pierwsze zabrali swoi.

Tegoż dnia, na morzu odbywały się oryginalne wyścigi, bo bieg szalup ratunkowych i przewoźniczych, a to celem zachęcania właścicieli do prawidłowego rozwijania swego zawodu na morzu. Nagrody przeznaczono w gotówce, 25, 15 i 10 rs., a nadto za najlepsze zaopatrzenie w przyrządy ratunkowe szalupy właściciel otrzymywał flagę z napisem „Nagroda 1897 r.", oraz zegarek. Dystans oznaczono 3 mile morskie. Pierwszą nagrodę otrzymała szalupa nr. 70, ze sternikiem Rudenką, drugą nr. 1 ze sternikiem Wolsamym, a trzecią nr. 137 ze sternikiem Dowarim, oraz za najlepsze wyekwipowanie szalupy otrzymała flagę szalupa nr. 30, a właściciel Antonio zegarek.

Towarzystwo pocztowo-gołębiego sportu stara się o wyasygnowanie złotego medalu, specjalnie za tresowanie gołębi, któreby pomiędzy Odessą a Konstantynopolem, na przestrzeni 500 wiorst drogi morskiej, donosiły korespondencję.

Elba.



Budowa toru lwowskiego Klubu cyklistów.

Teoretyczne zasady budowy toru dla wyścigów kołowych.

Napisał
JR. MAKSYMILIAN HUBER
(przedrukowane z „Czasopisma technicznego").
(Ciąg dalszy).

II.

Do obliczeń przydatnym będzie następujący szereg z logarytmami współczynników:

$$\frac{y}{a} = \left|0{,}221849-1\right|\left(\frac{x}{a}\right)^{3} + \left|0{,}950782-3\right|\left(\frac{x}{a}\right)^{7} + \left|0{,}027488-3\right|\left(\frac{x}{a}\right)^{11} + \left|0{,}211549-4\right|\left(\frac{x}{a}\right)^{15} + \left|0{,}448835-5\right|\left(\frac{x}{a}\right)^{19} + \left|0{,}718043-6\right|\left(\frac{x}{a}\right)^{23} + \left|0{,}008559-6\right|\left(\frac{x}{a}\right)^{27} + \left|0{,}314316-7\right|\left(\frac{x}{a}\right)^{31} + \ldots \qquad 8\,b)$$

Dla praktyki potrzebny jest jeszcze wzór na długość łuku l krzywej przejściowej. Znajdziemy go całkując od o do x różniczkę:

$$dl = dx\sqrt{1+\left(\frac{dy}{dx}\right)^{2}} = dx\sqrt{1+\frac{\left(\frac{1}{2}\frac{x^{2}}{a^{2}}\right)^{2}}{1-\left(\frac{1}{2}\frac{x^{2}}{a^{2}}\right)^{2}}}$$

$$= dx\left|1-\left(\frac{1}{2}\frac{x^{2}}{a^{2}}\right)^{2}\right|^{-\frac{1}{2}}$$

Rozwijając jak wyżej na szereg i całkując, otrzymamy po uproszczeniu:

$$\frac{l}{a} = \frac{x}{a} + \frac{1}{40}\left(\frac{x}{a}\right)^{5} + \frac{1}{384}\left(\frac{x}{a}\right)^{9} + \frac{5}{13312}\left(\frac{x}{a}\right)^{13} + \frac{35}{557056}\left(\frac{x}{a}\right)^{17} + \frac{3}{262144}\left(\frac{x}{a}\right)^{21} + \ldots \qquad 9\,a)$$

Wyraz ogólny będzie:

$$\frac{1\,.\,3\,.\,5\,.\,7\ldots\ldots(2n-1)}{2^{3n}\,.\,(4n+1)n!}\left(\frac{x}{a}\right)^{4n+1}$$

zaś szereg z logarytmami współczynników:

$$\frac{l}{a} = \frac{x}{a} + \left|0{,}397940-2\right|\left(\frac{x}{a}\right)^{5} + \left|0{,}415669-3\right|\left(\frac{x}{a}\right)^{9} + \left|0{,}574727-4\right|\left(\frac{x}{a}\right)^{13} + \left|0{,}768169-5\right|\left(\frac{x}{a}\right)^{17} + \left|0{,}058581-5\right|\left(\frac{x}{a}\right)^{21} + \left|0{,}343012-6\right|\left(\frac{x}{a}\right)^{25} + \left|0{,}644309-7\right|\left(\frac{x}{a}\right)^{29} + \ldots\ldots \qquad 9\,b)$$

(Ciąg dalszy nastąpi).

Pogadanki techniczne.

ŁAŃCUCH.

(Ciąg dalszy).

Giętkim jest łańcuch wówczas, skoro wzięty za jeden koniec zwiesi się w jednej chwili i lekko w pion, to znaczy, że ogniwka muszą się na nitach bardzo lekko poruszać.

Do połączenia łańcucha w łańcuch bez końca, służy stosowna śrubka z płaską główką i gwintem na końcu, na który zachodzi płaski naśrubek (muterka). Naśrubek winien mieć na samej śrubce oparcie, by ogniwek nie przycisnąć, bo w takim razie byłb' ich ruch utrudniony.

Wymaga to zwyczajnie pewnego czasu zanim się łańcuch należycie na zębach ułoży i gładko bez chrzęstu się obraca, gdyż tak w budowie kół zębatych jak i ogniwek mogą zajść pewne jakieś małe niedokładności, które dopiero przy jeździe się wyrównywują. Ale skoro raz osiągniemy tę dokładność w przyleganiu łańcucha do kół zębatych, to zdejmując łańcuch powinniśmy oznaczyć sobie na kole przedniem zębatem miejsce, w którem się ogniwa łączą i zakładając go napowrót założyć tak, aby łańcuch wpadł na te same zęby na których leżał poprzednio.

Ważnem też jest należyte napięcie łańcucha. Zbyt silne napięcie utrudnia jazdę i może łatwo zniszczyć całą część ramy między oboma kołami zębatemi, albo zgiąć osie tylnego koła i korbową. Łańcuch opuszczony zupełnie wolno, robi jazdę niepewną i może z zębów zeskoczyć, narażając jeźdźca np. przy zjeżdżaniu z góry na niebezpieczeństwo. Potrzebne napięcie łańcucha osiąga się przez przesunięcie osi tylnego koła, a z nią małego koła zębatego wprzód lub wstecz. Służy ku temu stosowny regulator. Są to dwie przesuwalne płytki, w które wchodzą oba końce osi tylnego koła; za pomocą śrubek, względnie naśrubków, można owe płytki wprzód i wstecz przesuwać, a skoro się osiągnie żądane napięcie, ustala się tę pozycyę przez silne przykręcenie naśrubków osi tylnego koła. Czynność ta, na pozór bardzo pojedyncza wymaga przecież wielkiej dokładności; uważać mianowicie należy, aby oś tylnego koła przyszła dokładnie w położenie

równoległe z osią korbową i przednią, gdyż inaczej byłoby położenie całego tylnego koła fałszywem, płaszczyzny obu kół by się nie kryły, a koło tylne ocierałoby w pewnych miejscach o ramę.

(C. d. n.)

Inne sporty.

Wyścigi konne, odbywać się będą we Lwowie w tym roku przez cztery dni: 25., 26., 27. i 29. czerwca (piątek, sobota, niedziela, wtorek).

Pierwszego dnia będzie sześć biegów.: I. o nagrodę hononową hr. Potockiej II. o nagrodę tow. wyścigowego 1200 koron III. bieg myśliwski o 2000 koron ofiarowanych przez p. Bogucką IV. bieg „Przedświta" o 1200 koron. V. o nagrodę rządową 3000 koron. VI. bieg kotłowski o 1000 koron

Drugiego dnia będą cztery biegi: I. stop-steeple chase o 50 dukatów, II. wojskowy bieg myśliwski o 800 koron, III bieg sprzedaży ogierów o 2600 koron ofiarowanych przez ministerstwo: rolnictwa, IV. gonitwa myśliwska o nagrodę honorową.

Trzeciego dnia sześć biegów: I. o nagrodę tow. 1000 koron, II. o nagrodę Jockey-Clubu 2000 koron III. o nagrodę chorostkowską hr. Siemieńskiego 2000 koron, IV. o nagrodę rządową 5000 koron, V. bieg z płotami o 100 dukatów hr. Potockiej, VI. bieg myśliwski o nagrodę Tow. 2000 koron.

Czwartego dnia sześć biegów: I. o nagrodę Jockey-Clubu 2000 koron, III o nagrodę. lwowską 2500 koron, IV. bieg pocieszenia o nagrodę Tow. 800 koron. V. bieg z płotami o 1000 koron, VI. oficerski bieg myśliwski o 2000 koron Jokey-Clubu.

KRONIKA.

— Wycieczka z N. Sącza do Bardyjowa, urządzona przez O. K. S. nowosądeckiego, w której wziąłem czynny udział, udała się wyśmienicie. Opis podany jest w osobnym artykule. Udział w niej wzięło 18 kolarzy.

Prawdziwe uznanie wyrazić muszę zarządowi tego oddziału za urządzanie tego rodzaju wycieczek, stanowią one bowiem stanowczo najpiękniejszą stronę naszego sportu, dając tanią a miłą sposobność poznania swoich i obcych ziemi, zbliżenia się i poznania z druhami okolicznymi, zażycia w jeździe prawdziwej przyjemności. Organizacya wycieczki była wzorową i służyćby mogła za przykład wszystkim wycieczkom; obliczono się z rozmaitemi siłami jeźdźców i jechano w grupach pod przewodnictwem trzech kapitanów; każdy z uczestników otrzymał hektografowany program, instrukcye i rozkazy których dokładnie przestrzegano; wszystko było naprzód obmyślane i przygotowane, — nie dziw więc, iż wszystko szło jak w zegarku. Miłe wrażenie tej tak pięknej wycieczki zostanie mi na długo w pamięci. Inicyatorom i organizatorom jej Czołem! —

K. Hemerling.

— Zapowiedziane na 20. bm. wyścigi na torze L. K. C. nie mogą się odbyć, gdyż przebudowa toru zostanie dopiero około tego czasu ukończoną

— Roboty około toru wyścigowego L. K. C zbliżają się ku końcowi. Tor wysypany dokładnie szabrem jest już na prostych i na jednym łuku dokładnie wywalcowany i obity, obecnie walcuje się drugi łuk. Walcowanie łuków z powodu znacznych pochyłości jest dość trudnem, gdyż przejeżdżanie walcem wzdłuż toru jest niemożliwem lecz odbywać się musi przez wyciąganie kamiennego walca na poprzek toru za pomocą bloków na górę i spuszczanie go na dół, co naturalnie postępuje bardzo powoli. Zaraz po wywalcowaniu zostanie tor polany warstwą smoły.

— Wielkie „Derby" wiedeńskie (3 biegi na 10.080, 1000 i 5000 m) odbędzie się w dniach 17. i 20. b. m.

— Wyścig z Wiednia przez Znaim do Berna zakończył się zwycięstwem P. Grüssnera, który tę przestrzeń (dokładnie 143 km.) przebył w 5 godz. 9 min. 10 sek.. Jako drugi przybył F. Gillemot z Budapesztu w 5:44:5, trzeci E. Neubauer w 6:10:30.

— Do wyścigu rostrzygającego o wielką nagrodę Prateru dnia 30. maja na torze „Renverbandu w Wiedniu stanęli — jak to donieśliśmy w ostatnim urze Arend, Büchner, Seidl i Reiniger, którzy też w tym samym porządku przybyli do mety zdobywając 1. 600, 2.300 3.200, 4.100 koron. — W wyścigu rozstrzygającym o małą nagrodę Prateru 2000 m. przybyli 1. Dernaucourt w 4:33, 2. Fogolin, 3. Michelet. — W wyścigu 25 km. z prowadzeniem przybył 1. Gerger w 33:10$^{2}|_{5}$, 2. Reininger, 2. Walzer, 4. Christian.

— P. Jan Fischer, paryski nasz korespondent, robi obecnie dłuższą wycieczkę przez Szwajcaryę i donosi nam z Lucerny. „Przykro mi Wam donieść, że wycieczka moja psuć się zaczyna. Cztery dni pierwsze, w których przebyłem drogę z Paryża do Thun miałem śliczną pogodę. Teraz, skoro jestem w górach, deszcz pada codzień, a droga do Interlaken przez Pass-Brünig do Lucerny błotnista. Jutro jadę przez

Furkę w dolinę Rodanu. Przejazd przez Jura koło Delémont był bardzo męczący. Na przestrzeni 36 km. popychałem koło. Lucerna 11. czer."

— Zebranie polskich kolarzy w Ameryce w Toledo, Ohio, w celu zorganizowania polskiego K. C. odbędzie się 25 bm.

— W Pradze z powodu złego stanu dróg okolicznych, odbyło się 29 z. m. zebranie ogólne cyklistów, na którem wybrano komitet z 7 członków, mający się starać o poprawę dróg. Delegacya wysłana do Namiestnika, została bardzo uprzejmie przyjętą i otrzymała przyrzeczenie, że na przyszłość z większą starannością będą drogi utrzymywane.

— „Baumgarten" wspaniały park w okolicy Pragi, o szerokich, gładkich i cienistych drogach, otwartym został także dla cyklistów, a to codziennie do godziny 12, z wyjątkiem niedziel i świąt i dnia 1. maja. Stało się to na wniosek JE. Namiestnika hr. Coudehove.

— W wyścigach torowych w Lublinie i Wilnie odnieśli zwycięstwo w przeważnej części biegów Warszawiacy, pomimo że w Wilnie stanęli też petersburscy znani wyścigowcy Fokin i Zorin.

— W Łodzi buduje się 500-metrowy 8 m. szeroki tor wyścigowy.

— Bolesław Prus złożył niedawno egzamin z jazdy na kole przed komisyą egzaminacyjną Warszawskiego T. C. — Świadectwo jego nosi nr. 1559.

— Wyścigi cyklistów Kaliskich, jakie się odbyły w niedzielę na torze Kaliskiego T. C. w Noskowic, dzięki licznemu przyjęciu udziału cyklistów i innych towarzystw obudziły wielkie zainteresowanie wśród publiczności, tak, że na pół godziny przed rozpoczęciem, biletów w kasie zabrakło.

Po wyścigach w lokalu klubowym, odbyła się wspólna kolacya, w której oprócz cyklistów różnych towarzystw przyjęli też udział liczni goście lutniści. Przy wręczaniu nagród przez prezesa kal. towarzystwa p. E Rephana wnoszono liczne toasty i bawiono się wesoło do późnej nocy.

— Rosyjskie rekordy. Moskiewski Kl. Velocypedystow urządził dwa wyścigi drogowe na 25 i 50 wiorst. (1 w. = 1067m.) W pierwszym przebył tę przestrzeń pierwszy Sawarski. w 46:01 ustanowiając nowy ros. rekord dla 25 wiorst, w drugim Tymiński w 1:38:32$^{3}|_{5}$ ustawiając również nowy rekord.

— Niewielu pono cyklistów wie o tem, że dobrze idący zegarek jest zarazem kompasem. Trzymając zegarek poziomo, zwraca się małą wskazówkę ku słońcu, a wówczas południe leży dokładnie w środku między punktem, który wskazuje mała skazówka a XII. (z „Deutsch. R. Bund.")

— Próby z elektrycznym dwojakiem wynalazku Pingaulta, znanego dawniej paryskiego wyścigowca, odbyły się w Paryżu na torze sekwańskim wobec grona zaproszonych sportsmenów. Jadący na nim bracia Jallu zrobili 500 m. w 0:29$^{2}/_{5}$, 1 km. w 0:57$^{4}/_{5}$ 5 km. w 4:58$^{1}/_{5}$, 10 km. w 10:00$^{3}|_{5}$, 12 km. w 12:03. Z powodu pęknięcia pneumatyka zaniechać musiano dalszej jazdy, to jest jednak pewnem, iż koło to nabierze przy prowadzeniu wielkiego znaczenia.

— Na torze Sekwanskim w Paryżu odbył się 30 zm. włosko-angielsko-francuski match między Erosem, Parlbym i Mercierem z którego wyszedł zwycięzko Parlby. Eros zwyciężył w pierwszym biegu przed Parlbym i Mercierem; Parlby w drugim biegu przed Mercierem i Erosem i tenże sam w trzecim biegu przed Erosem i Mercierem, tak, że Parlby dostał 4 punkty, Eros 6. Mercier 8.

— W wyścigach o wieką nagrodę wystawową w Brukseli (8000, 2000 i 1000 franków) zwyciężyli w biegu rozstrzygającym 1. Bourillon, 2. Jaap Eden, 3. Protin, 4. Chinn.

— Pewne paryskie towarzystwo postawić chce z 1. lipca b. r. 500 samochodów do ogólnego użytku. Wszystkie fiakry są tem zagrożone.

— Wielka jazda rozstawna od morza do morza — z Tryestu do Hamburga 1,394.1 kilometrów, odbyła się w Zielone świątki. Depesza oddana o godzinie 6. rano w niedzielę, oddaną została we wtorek wieczór o godz 7 min. 16-to znaczy, że przebyła tę przestrzeń w 61$^{1}|_{4}$ godzinach, co czyni przeciętną chyżość 23 km. na godzinę.

— W Norwegii, Szwecyi i Danii niema prawie rodziny, któraby nie posiadała koła, Szczególniej klasa robotnicza oddaje się temu sportowi z zamiłowaniem, i prawie każdego rana i wieczora widzi się masę robotników spieszących na robotę i z roboty na kołach.

— W jednej godzinie 51 km. 907 m. zrobił Stocks w ostatni czwartek na torze pałacu krzyształowego w Londynie. Ostatni rekord Tom Lintona wynosił 50 km. 420 m.

Ruch Towarzystw.

Zebranie odólne Warsz. T. C. odbyło się 10. z. m. Ze sprawozdania dowiadujemy się, że Towarzystwo to liczyło z tym dniem członków

honorowych 5. rzeczywistych 442 zamiejscowych 196, konsulów 28, razem przeto 671 członków.

Do zarządu weszli: Prezes August hr. Potocki, wiceprezes Antoni Fertner, kapitanowie St. Leppert, Jan Lilpop i Bronisław Kudelski, kasyer Bruno Kätzler, gospodarze Wacław Gąsiorowski i Aleks. Kondracki, konsul Edw. Troszel, buchalter Julian Lier, lekarz dr. Marcin Linda, sekretarz Kazim. Stefański.

Lwowski Klub Cyklistów.

Prezes: Dr. Jan hr. Drohojowski, ul. Kraszewskiego 15.

Sekretarz: Gustaw Neusser ul. Kurkowa l. 2.

Skarbnik: Józef Romaszkan ul. Kraszewskiego 23

Redaktor wiadomości klubowych: dr. Henryk Mikolasch.

Rendez-vous klubowe: Kawiarnia Schneidera, ul. Akademi-

Z powodu, że przebudowa toru L. K. C zostanie dopiero około 20. bm. ukończona, muszą być zapowiedziane na dzień 20. bm. wyścigi torowe odłożone na lipiec.

Towarzystwo Kolarzy Wyścigowców

we Lwowie.

Przewodniczący: Aleksander Turzański ul. Zielona l. 2.

Sekretarz: Tadeusz Gustowicz ul. Akademicka 11.

Skarbnik: Artur Friedrich ul. Koralnicka 8.

Sekretaryat: ul. Karola Ludwika l. 5.

Wydział T. K. W. ogłasza, że w niedzielę dnia 4. lipca odbędzie się wyścig 30 klm. na gościńcu prowadzącym do Stryja.

Dopuszczeni członkowie wszystkich Towarzystw i klubów kolarskich z Galicyi, Królestwa Polskiego i W. Ks. Poznańskiego.

Start przy 3. słupku kilometrowym (przed rogatką stryjską) o godz. 4. popołudniu; punkt zwrotny przy 18 słupku kilometrowym, meta we Lwowie.

Wkładka 2 złr. Przy starcie podwójna i za z godą wszystkich udział biorących.

Nagrody: Pierwszemu medal złoty drugiemu medal srebrny duży, trzeciemu medal srebrny mniejszy.

Wyścig odbędzie się bez względu na pogodę.

Zgłoszenia przyjmuje do dnia 3. lipca godz. 8. wieczór skarbnik p. Artur Friedrich ul. Koralnicka l. 8.

Na posiedzeniu Wydziału odbytem dnia 31. maja przyjęto na, członków czynnych P. P. Karola Hr. Raczyńskiego Zygmunta Ziembickiego, Alojzego Vogla Konrada Podczaskiego i Władysława Fiałka.

Konsulem na Kraków mianowany został p. Józef Schneider, ul. Pędzichów l. 11.

Krakowski Klub Cyklistów z r. 1892.

Prezes: Br. Edward Lipowski ul. Karmelicka 44.

Wiceprezes: Włodzimierz Ritterschild, ul. Basztowa 9.

Sekretarz: Dr. Stanisław Wierzbicki ul. Kopernika.

Skarbnik: Michał Markowicz, Kasa Oszczędności m. Krakowa.

Konsul na Warszawę: Mieczysław Więckowski, Czysta 4

Posiedzenia Wydziału K. K C. odbyły się dnia 21. maja i 1. czerwca br.

Na posiedz. 21/5 skarbnik składał sprawozdanie z obecnego stanu kasy klubowej i z czynności jemu do wykonania powierzonych. Następnie uchwalono zakupić dla wyścigów drogowych cyklometer, sprzedać rower własnością klubu będący, a obecnie bez pożytku, tudzież w najbliższej okolicy Krakowa poumieszczać tablice z napisem; „Stacya krak Klubu cykl.," na domach gościnnych przez komisyę sportową wskazanych, ze szczególnem uwzględnieniem domów chrześcijańskich, wreszcie długoletniemu członkowi klubu i byłemu członkowi Wydziału, a obecnie przeniesionemu na posadę naczelnika sądu powiat. do Pilzna p. sędziemu Józefowi Zelkowi przesłać pismo stosowne z życzeniami i pożegnaniem.

Na posiedz. l. czer. uchwalono wskutek wniesionego, a uzasadnionego protestu, uznać wyścig 30 klm. odbyty dn. 22/5 na szosie bielańskiej za nieważny i polecono komisyi sportowej ogłoszenie ponownego wyścigu na drugą połowę czerwca. Natomiast polecono wziąć pod uwagę, czy zwycięzca z owego wyścigu p. Zyg. Ziembickiemu nie należałoby przyznać nagrody za dobrą jazdę. Kom. sport. opuściwszy na chwilkę pokój obrad Wydziału uchwaliła osobno, przyznać p. Z. Ziembic-ckiemu odznakę za dobrą jazdę, unieważniła zaś startowanie pp. J. Schneidra i A. Mitschkego, z powodu tego, że do tego czasu wkładki wpisowej nie złożyli, — termin ponownego wyścigu 30 klm. na szosie mogilskiej oznaczyła na 19. bm. o godz. 6 wieczór ewentualnie na 23. bm. o tej samej godzinie z nieprzekraczalnym czasem zgłoszen do dn. 18. bm. g. 12 w południe na ręce jednego z kapitanów, z równoczesnem złożeniem wpisowego 1 zł. — wreszcie zaproponowała w miejsce projektowanego międzynarod wyścigu 70 klm. urządzić z końcem lipca br. wyścig polskich cyklistów z Krakowa do Zakopanego co przyjęto. — Następnie uchwalił wydział rozpocząć pertraktacye wstępne z dzierżawcą parku krak. o budowę areny w tymże parku, tak, że w razie pomyślnym arena w jesieni br. mogłaby być jeszcze otwartą.

Dr. Stanisław Wierzbicki

sekretarz K. K. C.

LITERATURA.

Kateschizm sportu kołowego (Katechismus de Radfahrsports) przez dra Karola Biesendahla 104 ilustracyi w tekście. W pięknej płóciennej oprawie, cena 3 Marki, Nakładem firmy J. J. Weber w Lipsku.

Najnowsze to dziełko daje nam historyczny pogląd na rozwój budowy koła od czasów pierwszych prób aż po dzień dzisiejszy, na budowę wszelkich części składowych, daje praktyczne rady przy zakupnie koła i wskazówki do zachowania się przy nauce jazdy. Jasno i żywo piszący autor, przechodzi dalej na hygienę jazdy, trening, jazdę wyścigową i wycieczkową, koło we wojsku, przepisy władz, topografię, kartografię i t. d. Osobny rozdział poświęcony jest jeździe na kole dam i wskazówkom co do stroju. W ogóle dziełko powyższe jest cennym przybytkiem w literaturze sportowej i szczerze możemy polecić je każdemu starszemu i nowemu adeptowi naszego sportu.

Jeneralne zastępstwo na Galicyę i Bukowinę
Państwowych Fabryk STEYR-SWIFT

Firma Wiktor Berger - Lwów

ul. Akademicka 8.



Zastępstwa: w Krakowie, Czerniowcach, Tarnowie, Krośnie, Przemyślu, Rzeszowie i t. d.

Największy w kraju skład specyalny
ROWERÓW z najsłynniejszych fabryk światowych, angielskich i krajowych
i wszelkich przyborów cyklowych.

☛ **CENY ŚCIŚLE FABRYCZNE.** ☚

Gwarancya nieograniczona za każdą maszynę.

Własny fachowy warstat reparacyjny.

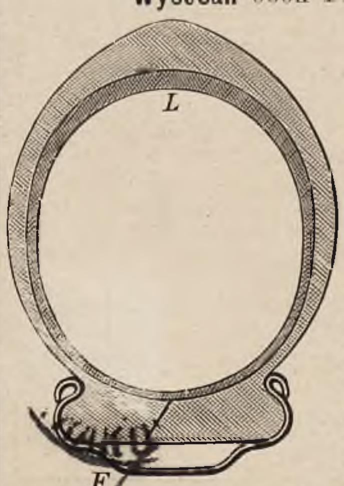
Systematyczna szkoła jazdy.

Cenniki illustrowane gratis na żądanie.

Austryacko-amerykańskie Towarzystwo akcyjne dla fabrykacyi gumy.
(Oesterreichisch-Amerikanische Gummifabrik-Actiengesellschaft.

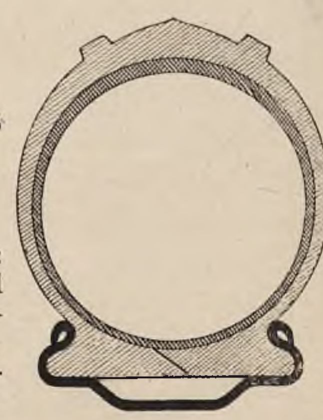
FABRYKI:
Wiedeń, XIII. Breitensee.
Wysočan obok Pragi.

SKŁADY:
Wiedeń, I. Schottenring 23.
Praga, ul. Hybernská 32.



Najlepszym
Pneumatykiem
jest
„Continental"
i za to też jest on najulubieńszym.

Wyroby dla Niemiec: Continental Cautchouc und Guttapercha C-ie, Hannower. — Wyroby dla Węgier: Ungarische Gummifabriks Actien-Gesellschaft Budapest.



Druk[illegible] Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.